

Vergaderjaar 2022–2023

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 995**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-  
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2022

Met deze brief informeren wij u over de Transportraad die op 5 december 2022 in Brussel plaatsvond.

Daarnaast wordt u geïnformeerd over de Nederlandse inbreng in het kader van de publieke consultatie vanuit de Europese Commissie over de Richtlijn Gewichten en Dimensies. De inbreng op deze consultatie is als bijlage bijgevoegd. Als laatste bieden wij u de position paper aan die het kabinet heeft ingediend bij de Commissie met het oog op de herziening van het pakket van drie richtlijnen inzake technische controles van wegvoertuigen, ofwel het *Roadworthiness Package* (RWP).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

## **I. Verslag Transportraad 5 december 2022**

De Raad<sup>1</sup> stelde een algemene oriëntatie vast over de herziening van de verordening Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T). Tevens nam de Raad conclusies aan over het toekomstbestendig maken van de binnenvaart (NAIADES III). Daarnaast stond er een aantal punten onder «diversen» op de agenda die door de Europese Commissie (hierna «de Commissie»), het Tsjechische Voorzitterschap, en verschillende lidstaten waren ingebracht.

### **Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)**

Het Voorzitterschap benadrukte het belang van de herziening van de verordening TEN-T voor de ontwikkeling van de transportinfrastructuur in de EU en de verschuiving naar duurzamer en efficiënter vervoer. Met de herziening wordt ingezet op de realisatie van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten voor onder andere hogesnelheidstreinen. Ook wordt erop ingezet dat het infrastructuurnetwerk weerbaar wordt tegen klimaatverandering en goed verbonden is met de stedelijke mobiliteitsknooppunten. Verbeterde transportverbindingen tussen lidstaten zijn belangrijk voor het functioneren van de interne markt van de EU en ook voor de concurrentiepositie van de EU als geheel. De Commissie noemde de herziening van TEN-T een belangrijke mijlpaal voor het gezamenlijke Europese transport. Zowel het Voorzitterschap als de Commissie benadrukten oog te hebben voor de situatie van individuele lidstaten en goed te hebben geluisterd naar de diverse zorgen, maar ook blij te zijn dat iedereen achter de ambitie in het voorstel staat. De volgende stap betreft de onderhandelingen met het Europees Parlement. De transportcommissie van het Europees Parlement bepaalt een positie halverwege januari, en de plenaire vergadering van het Europees Parlement bepaalt zijn positie halverwege februari. Het Voorzitterschap, de Commissie en meerdere lidstaten, waaronder Nederland, benoemden daarnaast de oorlog in Oekraïne en het belang van de verbeterde verbindingen met Oekraïne, Moldavië en Georgië die zijn opgenomen in de herziening van de verordening TEN-T.

Hoewel de lidstaten de algemene oriëntatie steunden, hadden zij nog wel opmerkingen over zowel de eigen tracés en corridors als over de tekst van het voorstel. Vrijwel alle lidstaten maakten opmerkingen over het flexibel toepassen van de TEN-T technische vereisten met gebruikmaking van de mogelijkheden voor ontheffing, en het belang van extra financiële middelen in de Connecting Europe Facility of het Cohesiefonds.

Nederland sprak steun uit voor de algemene oriëntatie voor TEN-T, maar gaf ook aan dat de realisatie wel financieel haalbaar moet zijn. Het is van groot belang dat er een financieel voorbehoud is en dat er uitzonderingen gemaakt kunnen worden. Verder was Nederland kritisch over de nieuwe Europese bevoegdheden wat betreft waterwegen. Het vaststellen van referentiewaterniveaus moet een bevoegdheid blijven van individuele lidstaten en de rivierencommissies. Via een uitvoeringshandeling blijven lidstaten deze bevoegdheid voor een groot deel in handen houden, al speelt de Commissie wel een rol in de totstandkoming daarvan. Nederland stelde blij te zijn met de opname van de Lelylijn op het uitgebreide TEN-T netwerk en graag in de komende maanden verder te willen spreken over de mogelijkheid van opname op het uitgebreide kernnetwerk. Verder werd opgemerkt dat het vereiste van 160 kilometer per uur op het uitgebreide kernnetwerk niet altijd haalbaar zal zijn op

<sup>1</sup> De openbare sessies van de Transportraad van 5 december 2022 zijn terug te kijken via: <https://video.consilium.europa.eu/event/en/26341>.

trajecten die voor zowel personenvervoer als goederenvervoer per spoor worden gebruikt. Voor deze tracés gaf Nederland aan gebruik te willen maken van de uitzonderingsmogelijkheden.

### **Het toekomstbestendig maken van de binnenvaart (Naiades III)**

De Raad nam conclusies<sup>2</sup> aan over Naiades III. Het Voorzitterschap benadrukte het belang van de binnenvaart om de gehele transportsector CO<sub>2</sub>-vrij te maken, en benadrukte daarnaast dat de binnenvaart energie-efficiënt en veilig is. Het Voorzitterschap wees op de impact van klimaatverandering op de binnenvaart, en benoemde dat de sector maatregelen nodig heeft om de modernisering en verduurzaming te versnellen en te stimuleren, naast infrastructuurinvesteringen en maatregelen om de aantrekkelijkheid voor werknemers in deze vervoersector te vergroten en de sector te helpen gelijke tred te houden met de digitale ontwikkelingen. Het Voorzitterschap erkende dat deze maatregelen vaak kostbaar en moeilijk uit te voeren zijn doordat de bedrijven uit de sector van oudsher vrij klein zijn en benadrukte daarom het belang van publieke financiering.

De Commissie onderschreef het belang van de binnenvaart in de logistieke ketens. De Commissie refereerde hierbij naar de Russische inval in Oekraïne en de solidariteitscorridors van de EU, die zij benoemde als een waardevolle en onmisbare levenslijn voor Oekraïne. De Commissie noemde ook dat een Europese, grensoverschrijdende aanpak nodig is om de volledige potentie van de binnenvaart te bereiken. Ook benadrukte ze hoe het Naiades III actieplan 2021–2027 werkt aan de *modal shift* naar binnenvaart en emissievrije schepen in 2050, in overeenstemming met de doelstelling van de Europese *Green Deal* en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De Commissie waarschuwde dat gefragmenteerde en ongecoördineerde acties de toekomstige ontwikkeling van de interne markt van de EU alleen maar belemmeren, met meer administratieve complicaties en belemmeringen tot gevolg, een afname van het grensoverschrijdende verkeer en een grotere digitale kloof. Verder werd benadrukt dat we onze inspanningen moeten richten op het waarborgen van een betrouwbare, goed bevaarbare infrastructuur, meer digitalisering in de sector moeten brengen om de efficiëntie te vergroten, en de sector ondersteunen om de overgang te maken naar minder vervuilende en uiteindelijk emissievrije schepen.

Lidstaten met vaarwegen verwelkomden de conclusies, en benadrukten ook het belang van nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals klimaat-neutrale brandstoffen en elektrische of waterstofmotoren. Lidstaten riepen op om de effectiviteit en veerkracht van de sector te vergroten om zo de uitdagingen van klimaatverandering aan te gaan.

Nederland verwelkomde de conclusies en het Naiades-actieplan van de Commissie, en benadrukte dat vervoer over de binnenwateren een duurzame vervoerswijze is die een belangrijke rol kan spelen bij de inspanningen van de EU om het gehele transportsysteem emissievrij te maken, zeker in het licht van de *Green Deal* en het *Fit-for-55*-pakket. Voor Nederland spelen de binnenwateren vanwege onze geografische ligging een cruciale rol voor het vrachtvervoer van onze havens naar het achterland en terug. Nederland onderstreepte ook het belang dat de binnenvaart zich ontwikkelt, en dat de sector toekomstbestendig wordt door schepen te verduurzamen, toegang te geven tot duurzame brandstoffen en infrastructuur en ervoor te zorgen dat onze waterwegen bevaarbaar blijven. Nederland erkende dat hier financiering voor nodig is, en wees op de centrale rol van bestaande fondsen zoals *Horizon Europe*

<sup>2</sup> Raad van de Europese Unie (2022), nr. 14847.

en de Connecting Europe Facility. Nederland wees ook op het enorme financieringstekort van 5 tot 10 miljard euro dat niet alleen met bestaande Europese of nationale instrumenten kan worden opgelost, en uitte zijn steun voor de realisatie van een speciaal fonds voor de binnenvaart, uiteraard binnen de grenzen van het huidige MFK, zoals aanbevolen door de Platina III-deliverables.

Nederland prees ook dat er in de conclusies rekening wordt gehouden met meer recente ontwikkelingen, zoals de solidariteitscorridors voor Oekraïne.

## **Diversen**

### **Duurzame luchtvaart**

Frankrijk vroeg samen met Nederland, België, Luxemburg en Portugal aandacht voor het versterken van duurzaamheid en rechtvaardigheid van de luchtvaartsector. Deze lidstaten riepen op om diverse duurzaamheidsmaatregelen mee te nemen in de geplande herziening van de EU Verordening 1008/2008. Nederland gaf samen met de groep lidstaten aan voorstander te zijn van minimumprijzen voor tickets, en van meer transparantie over de prijzen voor consumenten. Ook werd er opgeroepen om de mogelijkheid te verkennen om korte afstandsvluchten op milieugronden te verbieden, als er goed alternatief vervoer beschikbaar is. Ten slotte is ook aandacht gevraagd voor het belang van de sociale dimensie binnen de luchtvaart en een heldere definitie van de operationele basis van EU luchtvaartmaatschappijen.

Een aantal lidstaten benadrukte het belang van korte afstandsvluchten voor de bereikbaarheid van hun land en wezen erop dat er nog geen alternatieve spoorverbindingen zijn of dat die geografisch niet mogelijk zijn.

Tot slot benadrukte de Commissie dat verduurzaming van het transport inclusief luchtvaart een prioriteit is. Als voorbeelden noemde de Commissie Single European Sky 2+ (SES2+) en het Fit-for-55-pakket met ReFuelEU Aviation. Ze stelde dat als SES2+ zonder vertragingen ingevoerd zou worden, dit volgens de Commissie een grote stap vooruit zou betekenen voor duurzaamheid, zonder in te moeten leveren op bereikbaarheid. Ook gaf de Commissie aan dat het geen voorstander is van vluchten verbieden en het reguleren van de prijzen van tickets, omdat vrij verkeer van personen en goederen een groot goed is voor de EU.

In het kader van de verduurzaming van de luchtvaart is er tijdens de Transportraad niet gesproken over het effect op de concurrentiepositie als gevolg van Europese klimaatregels. Het kabinet hecht hier wel belang aan, zoals ook toegelicht in antwoord op de schriftelijke vraag van het lid Koerhuis in aanloop naar de Transportraad<sup>3</sup>. De mogelijkheden voor een Europese CO<sub>2</sub>-grensheffing zijn echter beperkt, zoals ook in mei dit jaar aan uw Kamer is gemeld<sup>4</sup>. Richting uw Kamer is aangegeven de motie<sup>5</sup> hierover van de leden Boucke en Koerhuis te zien als steun in de rug voor blijvende inspanning in Brussel, en dit punt te blijven benadrukken in de EU. Dit is dan ook gedaan in de Special Committee, waarmee ik de motie beschouw als uitgevoerd.

<sup>3</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 983.

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 935.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 975.

## **Transportverbindingen met Oekraïne**

Het Voorzitterschap en de Commissie gaven informatie over de transportverbindingen met Oekraïne. Ze benadrukten het belang van verbindingen met Oekraïne, Moldavië en Georgië en de investeringen in de solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne. De EU heeft in de afgelopen maanden kans gezien het transport van graan via spoor, de binnenvaart en het wegvervoer te vergroten. De Commissie becijfert dat in de periode mei–september circa 12 miljoen ton graanproducten en oliehoudend zaden werden vervoerd via de solidariteitscorridors. Voor andere producten, zoals hulpgoederen en strategische goederen, blijven de solidariteitscorridors de primaire route voor Oekraïne. De Commissie heeft samen met de Europese Investeringsbank (EIB), de Wereldbank en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling (EBRD) op 11 november een extra investering van € 1 miljard aangekondigd. Het betreft hier investeringen voor wederopbouw en de opwaarderingen van spoor-, weg- en binnenvaartverbindingen in Oekraïne en de directe grensoverschrijdende verbindingen met Roemenië en Moldavië.

Er werd verder benoemd dat de EU het luchtruim voor Rusland had gesloten en dat Rusland het lidmaatschap van de ICAO Raad kwijt is geraakt. Meerdere lidstaten spraken nogmaals hun steun uit voor Oekraïne en de solidariteitscorridors. Sommige lidstaten benoemden daarnaast aan de grenzen te zitten van wat qua volumes via de solidariteitscorridors vervoerd kan worden. Zonder investeringen in infrastructuur zijn hogere volumes niet haalbaar.

Nederland verwelkomde eerder al het initiatief van de Commissie voor de solidariteitscorridors met Oekraïne en zet zich in voor een eendrachtige en solidaire Europese respons op de Russische invasie van Oekraïne. Dit betreft onder andere het zoveel mogelijk steun verlenen aan Oekraïne, inclusief het bevorderen van economische samenwerking tussen de EU en Oekraïne.

## **Verkeersveiligheid**

De Commissie vroeg aandacht voor de verkeersveiligheidstrends in de EU en extra inspanningen om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te halen. De Commissie sprak het doel uit om in 2030 de hoeveelheid verkeersslachtoffers te halveren in vergelijking met 2017. Sommige lidstaten hebben significante verbeteringen gemaakt qua veiligheid, maar de Commissie vreest dat het doel niet behaald gaat worden en riep op om verkeersveiligheid een prioriteit te maken in de EU. Ook kondigde de Commissie aan dat ze aankomend jaar met meerdere wetgevende voorstellen zal komen om hieraan bij te dragen. Deze voorstellen zullen onder meer gaan over rijbewijzen, uitwisseling van gegevens over verkeersovertredingen, begeleid rijden, beginnende bestuurders en veiligheidseisen voor voertuigen.

## **Terugkoppeling «*Connected, Cooperative and Automated Mobility*» evenement**

Op 29 november 2022 heeft het Tsjechische Voorzitterschap een deskundigenvergadering gehouden over het thema *Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM)*. Dit stond in het teken van het ontwikkelen van de onderzoeks- en ontwikkelingsagenda van CCAM. Het Voorzitterschap benoemde dat CCAM de veiligheid en toegankelijkheid in het vervoer bevordert.

## **Informatie van het Tsjechisch Voorzitterschap over huidige wetgevingsvoorstellen**

Het Voorzitterschap presenteerde de laatste stand van zaken van de onderhandelingen van een aantal lopende wetsvoorstellen op het gebied van transport.

### Het gemeenschappelijke Europese luchtruim (*Single European Sky 2+*)<sup>6</sup>

Het Voorzitterschap heeft zes technische vergaderingen gehouden over hoofdstuk vier betreffende netwerkbeheer. Het Voorzitterschap stelde dat er vooruitgang is geboekt op verscheidene punten, zoals de definitie en uitvoering van netwerkfuncties. Er zijn echter nog veel openstaande kwesties, zoals de rol en structuur van het prestatieschema. Het voornemen van het Voorzitterschap was een triloog te houden met het Europees Parlement, maar de lidstaten hebben meer tijd nodig.

### Het mondiale systeem voor compensatie en reductie van CO<sub>2</sub>-emissies van de internationale luchtvaart<sup>7</sup> (CORSIA<sup>8</sup>)

Het Voorzitterschap gaf een toelichting op de stand van zaken met betrekking tot het besluit inzake de notificatie van luchtvaartmaatschappijen over door hen onder CORSIA te compenseren emissies voor het jaar 2021. Er is gepoogd om de noodprocedure te gebruiken, maar het Europees Parlement heeft hier niet mee ingestemd. Plenaire stemming van het Europees Parlement is voorzien in december. De Raad zal de tekst direct aannemen na de stemming in het Europees Parlement.

### Bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen<sup>9</sup> (ReFuelEU luchtvaart)

Het Voorzitterschap melde dat van alle transportgerelateerde Fit-for-55 voorstellen op ReFuelEU luchtvaart de meeste vooruitgang is geboekt in de onderhandelingen met het Europees Parlement. Op dit moment zijn de onderhandelingen nog steeds gaande. Grootste discussiepunt in de triloog is momenteel het wel of niet mogen gebruiken van de «low carbon» waterstof, d.w.z. de mogelijkheid om waterstof van kernenergie te mogen maken. De onderhandelingen worden volgend jaar vervolgd onder Zweeds voorzitterschap.

Er is overeenstemming bereikt met het Europees Parlement op veel punten, zoals reikwijdte van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, de overgangperiode, de rol van het agentschap en de rol van lidstaten. Over andere punten – zoals de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen en de minimumdoelen voor bijmengen – zal nog overeenstemming bereikt moeten worden.

### Alternatieve laad- en tankinfrastructuur (AFIR)<sup>10</sup>

Het Voorzitterschap benoemde de voortgang in de vorm van een georganiseerde triloog op 27 oktober en een geplande triloog op 13 december. Het Voorzitterschap wil zoveel mogelijk voortgang op de niet controversiële artikelen bereiken en hoopt op consensus op bepalingen omtrent vloeibaar gemaakt aardgas (LNG) in wegvervoer en

<sup>6</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2987.

<sup>7</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3192.

<sup>8</sup> Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

<sup>10</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

maritiem transport, doelen voor walstroom op zee- en binnenvaartwegen, en de levering van elektriciteit aan stilstaande vliegtuigen. Verder wordt er nog gekeken naar rapportageverplichtingen, vereiste gebruikersinformatie en gemeenschappelijke technische kenmerken. Het Voorzitterschap zal het dossier overdragen aan het Zweedse Voorzitterschap dat aan de slag zal gaan met de artikelen over de afstandsdoelen en capaciteitsdoelen voor alternatieve laad- en tankinfrastructuur.

#### Intelligente transportsystemen<sup>11</sup> (ITS)

In juni bereikte de Raad een algemene oriëntatie over de herziening van de ITS richtlijn. Het Europees Parlement nam een onderhandelingspositie aan op 26 oktober jl. Er komt een technische onderhandelingsbijeekomst ter voorbereiding van de triloog op 15 december 2022. Het doel is dit dossier versneld af te handelen. Een belangrijk politiek onderwerp dat moet worden opgelost: de geografische reikwijdte en de uitroltermijnen voor essentiële ITS-gegevens en ITS-diensten. De standpunten van de Raad en het EP lopen hierin sterk uiteen, maar de intentie is om ook op dit vlak een uitweg te vinden.

#### Hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart<sup>12</sup> (FuelEU Maritiem)

Er heeft een informele triloog plaatsgevonden met het Europees Parlement en de tweede triloog staat gepland op 8 december. Er zijn vier technische voorbereidingsvergaderingen geweest zodat de Raad en het EP beter begrip voor elkaars standpunten kregen. Het Voorzitterschap beoogt tijdens de tweede triloog een voorlopig akkoord te bereiken op een aantal elementen, zoals de geografische reikwijdte, afmetingen van de schepen, gemeenschappelijke beginselen en verslaglegging. Er zijn uitzonderingen afgesproken voor zeer afgelegen gebieden.

#### Roll-on roll-off passagiersschepen<sup>13</sup>

Het doel van dit voorstel is veerboten nog veiliger te maken wanneer water het autodek binnendringt. De eerste triloogvergadering was op 6 december jl. Hier is een akkoord bereikt.

### **Werkprogramma van het inkomende Zweedse Voorzitterschap**

Tot slot presenteerde het aankomende Zweedse Voorzitterschap zijn werkprogramma voor het komend half jaar met vier punten waarop de focus zal komen te liggen<sup>14</sup>. Ten eerste, de veiligheidssituatie als gevolg van de Russische invasie van Oekraïne. Ten tweede het gezamenlijk nastreven van de groene transitie. Als derde uitdaging benoemde het inkomende Voorzitterschap het concurrentievermogen van Europa, met innovatie en onderzoek als belangrijke drijfveren. Als laatste werden de democratische waarden zoals vrijheid en individuele rechten genoemd en de rechtsstaat, als kernonderdeel van de waarden van de EU.

<sup>11</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3322.

<sup>12</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3189.

<sup>13</sup> Kamerstuk 21 501-08, nr. 863.

<sup>14</sup> Op 14 december 2022 heeft het Zweeds Voorzitterschap zijn werkprogramma gepubliceerd: <https://swedish-presidency.consilium.europa.eu/>.

## **Ondertekening intentieverklaring samenwerking met Duitsland**

En marge van de Transportraad ondertekende Nederland een gezamenlijke intentieverklaring met Duitsland ter versterking van de samenwerking van Rijkswaterstaat met de Duitse Autobahn GmbH. In de intentieverklaring wordt het bevorderen van lopende initiatieven, programma's en projecten op het gebied van verkeersmanagement benoemd en het aanjagen van ontwikkelingen op het gebied van nieuwe technologieën, zoals *Connected, Cooperative and Automated Mobility* (CCAM).

## **Ondertekening intentieverklaring estuaire vaart met België**

Nederland tekende samen met België een intentieverklaring op estuaire vaart.

Estuaire schepen zijn versterkte binnenschepen die voor korte trajecten op zee mogen tussen Belgische havens. België wil dit uitbreiden naar vaart van de zeehavens in België naar Nederlandse havens aan de Westerschelde (wat volgens de IMO-regelgeving geen estuaire vaart is). De intentieverklaring houdt in dat Nederland en België op korte termijn constructieve onderhandelingen zullen opstarten om juridische en praktische oplossingen te bereiken op grond waarvan internationale trajecten van estuaire schepen mogelijk zijn tussen de havens gelegen aan de Belgische kust en Nederlandse havens en kanalen gelegen op de Westerschelde. Er wordt naar gestreefd om uiterlijk op 31 januari 2023 de onderhandelingen te hebben afgerond in zoverre dat de gemaakte afspraken kunnen worden geformaliseerd.

## **II. Publieke consultatie Richtlijn Gewichten en Dimensies**

In 2023 (verwachting: tweede kwartaal) zal de Commissie een voorstel presenteren voor een herziening van de EU-richtlijn 96/53/EC Gewichten en Dimensies. In deze richtlijn staat het kader beschreven voor de voertuigspecificaties bedoeld voor goederentransport via de weg. Het aankomende voorstel beoogt de richtlijn op een aantal punten te herzien, met meer nadruk op milieuvriendelijk transport, in lijn met de verwachtingen in het Fit-for-55-pakket.

Het kabinet heeft in de reactie op de publieke consultatie zijn steun uitgesproken voor een ambitieuze herziening, hoewel over het algemeen de richtlijn als een succes beschouwd wordt. Echter, sinds de eerste uitwerking van de richtlijn in 1996 hebben er grootschalige veranderingen in de transportsector plaatsgevonden, dus lijkt een herziening gepast. De kabinetsreactie focust op drie wijzigingen.

Ten eerste vraagt het kabinet om een gemeenschappelijk Europees beleid voor lange en zwaardere voertuigen (speciale voertuigen die tot 25m lang zijn, en tot 60 ton kunnen vervoeren). De huidige mogelijkheid tot nationale uitzonderingen begint voor deze voertuigen tot knelpunten te leiden, voornamelijk voor grensoverschrijdend verkeer. Ten tweede vraagt het kabinet om het maximaal toegestaan voertuiggewicht voor grensoverschrijdend vervoer van 40 ton naar 44 ton voor regulier transport te verhogen. Aangezien Nederland reeds 50 ton toelaat, lijkt het voor het kabinet gepast om hier een goede vorm van ambitie te vertonen gezien de bovenstaande uitdagingen. Ten derde vraagt het kabinet om meer handhavingsmogelijkheden omtrent overbelading.

De kabinetsreactie op de consultatie is als bijlage bijgevoegd.



### **III. Position paper over herziening pakket inzake technische controles ofwel het «Roadworthiness Package» (RWP)**

In de tweede bijlage bij dit verslag bieden wij u de position paper aan die het kabinet heeft ingediend bij de Commissie met het oog op de herziening van het pakket van drie richtlijnen inzake technische controles van wegvoertuigen.<sup>15</sup> Uw Kamer is met een Kamerbrief<sup>16</sup> op 4 november 2022 geïnformeerd over de Nederlandse bijdrage ten behoeve van de openbare raadpleging vanuit de Commissie. Daarin is uw Kamer ook geïnformeerd over de inhoud van de herziening en welke richtlijnen het betreft.

In dezelfde brief is uw Kamer toegezegd u nader te informeren over het vervolg. Deze toezegging wordt bij deze gestand gedaan door uw Kamer de ingezonden position paper toe te sturen. Het kabinet verwelkomt de herziening en ziet de noodzaak hiervan in om te kunnen anticiperen op technische ontwikkelingen, zoals «deels» zelfrijdende auto's, maar ook de verduurzaming van het wagenpark. Inspecties en keuringen van voertuigen moeten beter ingericht worden om manipulatie van emissie of veiligheidssystemen te kunnen ontdekken. Daarnaast anticipeert de herziening op digitalisering binnen de sector, en een betere data-uitwisseling tussen de lidstaten. Het digitaliseren van registratiedocumenten en het verder harmoniseren van het herregistratieproces kunnen de transparantie bevorderen, helpen fraude te voorkomen en administratieve lasten te verminderen.

Ook zorgt de herziening ervoor dat beter wordt aangesloten op andere Europese wetgeving, zoals de verordening over de algemene veiligheid van voertuigen<sup>17</sup>, waarin nieuwe eisen zijn opgenomen voor veiligheidsfuncties in auto's. Maar ook EURO7/VII<sup>18</sup> en wijzigingen in de «Triple R» richtlijn<sup>19</sup> geven aanleiding tot de herijking van hoe we omgaan met de verantwoordelijkheden voor het voertuig gedurende de levensloop hiervan en de borging van deze verantwoordelijkheden in een alomvattend test- en toezichtstelsel.

De Commissie is voornemens om in het derde kwartaal van 2023 met een voorstel voor de herziening van dit pakket aan richtlijnen te komen.

---

<sup>15</sup> Richtlijn 2014/45/EU, Richtlijn 2014/46/EU, Richtlijn 2014/47/EU.

<sup>16</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 978.

<sup>17</sup> Verordening (EU) 2019/2144.

<sup>18</sup> Voorstel van de Europese Commissie om strengere emissienormen (Euro7) te ontwikkelen: Procedure 2022/0365/COD.

<sup>19</sup> «Triple R» Directive 2005/64/EC: Typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid (reusability), recycleerbaarheid (recyclability) en mogelijke nuttige toepassing (recoverability).